

Motion till riksdagen

1989/90:T230

av Margareta Winberg m.fl. (s)

Kommunikationerna i Jämtlands län

Kommunikationerna får en allt större betydelse för samhällsutvecklingen. Det gäller inte minst den regionala utvecklingen där intresset från samhällets sida har förskjutits de senare åren från rent företagsstöd till en bra infrastruktur, där kommunikationer intar en väsentlig plats. Jämtlands län är mycket känsligt för tillgången till goda kommunikationer eftersom länet har ett perifert läge, en liten folkmängd spridd över en stor yta och ett glest nät av företag på långa avstånd från varandra.

Vägar

Vägnätet är det i särklass viktigaste transportsystemet i länet. Genom sin vida förgrening täcker vägarna hela länet och når ut till de mest avlägsna delarna. Vägarna spelar därför en helt avgörande roll för näringslivets transportbehov. Problemet är att länet har ländets sämsta vägar. Inget annat län har exempelvis så hög andel obelagda länsvägar. Många viktiga vägars framkomlighet är dessutom starkt begränsade på grund av dålig bärighet och låg geometrisk standard. Avstängning eller nedsatt framkomlighet under tjällossningen drabbar årligen en oacceptabelt stor del av vägnätet.

Den dåliga vägstandarden drabbar både den enskilde och näringslivet. Samhällsekonomin påverkas negativt av att arbetskraften inte kan utnyttjas tillräckligt på grund av att pendlingsmöjligheterna begränsas och att företagen hämmas i sin utveckling av bristerna i landsvägstransporter. Skogslänen har under en lång period varit med om att betala södra Sveriges vägbyggnationer och vägunderhåll. Nu har vägverkets ambitioner ändrat kurs och det är självklart bra. Även den regionalpolitiska utredningen pekar på att upprustningen av grusvägnätet är påkallat. Frågan är hur den totala finansieringen av väginvesteringar och underhåll kommer att se ut i framtiden. I diskussionen om ett avgiftsfinansierat vägsystem ställs åter skogslänen i en tveksam situation. Därför måste ett eventuellt avgiftssystem ta hänsyn till skogslänens och glesbygdens specifika problem och villkor.

Sammanfattningsvis menar vi att Jämtlands läns vägnät måste få helt andra resurser för investering och upprustning, det är en avgörande regionalpolitisk fråga.

Länet har relativt goda järnvägsförbindelser med omvärlden framför allt med södra Sverige. Om järnvägen i framtiden skall utgöra något alternativ till bil- och flygtransporterna måste emellertid restiderna minska genom högre hastigheter, komforten måste förbättras. Det kräver investeringar i bansystemet och i serviceanordningarna på tågen och i anslutning till stationerna. Bansträckan Östersund-Storlien har fortfarande dålig standard, vilket medför låg hastighet, dålig framkomlighet och dålig komfort. Det får negativa konsekvenser för turistnäringen, som inte kan utnyttja järnvägen i den utsträckning som vore önskvärd. 1984 beslutade statens järnvägar (SJ) att utarbeta en upprustningsplan för sträckan. Man bedömde detta vara både kommersiellt och samhällsekonomiskt försvarbart.

1987 beslöts att genomföra planen som hade en omslutning på 225 milj.kr. Målet var en kapacitetshöjning på 50 %. När sedan gamla SJ delades upp i ett affärsdrivande verk och ett banverk stannade projektet av, diskussioner uppstod om vem som skulle göra vad. Det är mycket angeläget att projektet igångsätts och färdigställs. Detta bör riksdagen uttala, med adress till banverket.

Inlandsbanan är i dag den enda järnvägsförbindelsen genom Norrlands inland och som sådan borde den fylla en viktig transportfunktion för inlandets utveckling. Banan har dock en mycket bristfällig standard och kapacitet och är inte elektrifierad. Den låga resstandarden och det glesa befolkningsunderlaget återspeglas i mycket låga resandesiffror. Utefter hela inlandsbanan har dock Jämtlands län de flesta resenärerna. Det verkliga antalet resenärer är högre än vad biljettstatistiken visar eftersom denna ej tar hänsyn till resenärer med länskort och inlandsbanekort. Inlandsbanan har uppenbar betydelse som turistattraktion, en funktion som är lite svår att kombinera med reguljär persontrafik. Inlandsbanans betydelse för godstrafiken är däremot väsentlig. Även om godsvolymerna är begränsade är banan av helt avgörande betydelse för flera industriföretag, i synnerhet i Härjedalens och Strömsunds kommuner.

Flyget

I Jämtlands län finns två flygplatser, Östersunds flygplats som ingår i det nationella flygnätet och Svegs flygplats som betjänar regionalt flyg. Liksom flygutvecklingen i landet som helhet har trafikutvecklingen på dessa flygplatser varit mycket stark. I Östersund har passagerarantalet mer än tredubblats under den senaste 10-årsperioden. 1988 var antalet passagerare uppe i 433 000. Vid Svegs flygplats har antalet passagerare sedan starten 1985 vuxit till 5 508 år 1988.

Om Östersunds flygplats skall kunna svara emot de anspråk som ställs på en väl fungerande modern flygplats och om vissa miljöproblem skall lösas krävs vissa ombyggnader. Det är en sänkning av rullbanans lutning från 2,1 % till 1,4 %, åtgärder i inflygningssektor och stråk samt byggande av en ny taxibana. Det är angeläget att medel ställs till förfogande för dessa investeringar.

Svegs flygplats behöver också utvecklas. Det finns en generell ökning på

efterfrågan från Härjedalen, både från allmänhet och näringsliv. Det beror bl.a. på att alternativa resmöjligheter är så dåliga. Härjedalens turism kommer dock att ha störst nytta av en flygutveckling. Ett större flygfält öppnar möjligheter till nya marknader, för flygcharter, veckoslutsresor, konferenser och så vidare.

Flyget i Sveg är också av stor vikt för Härjedalens regionsjukvårdstillhörighet. Så länge denna är i Umeå måste staten skapa så goda förutsättningar som möjligt för patienter att ta sig till regionsjukvården. *Det löfte som gavs om statsbidrag till driften av Svegs flygplats i samband med överflyttningen av regionsjukvården måste uppfyllas.*

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av insatser för väginvesteringar och vägunderhåll i Jämtlands län,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ett eventuellt nytt finansieringssystem för väginvesteringar och underhåll måste ha en regionalpolitisk profil,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den av SJ beslutade upprustningen av bansträckan Östersund-Storlien påbörjas,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inlandsbanan,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsbehov av Östersunds och Svegs flygplatser,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om löften om anslag för täckande av driftunderskott vid Svegflyget med anledning av sjukvårdsregiontillhörighet.

Stockholm den 24 januari 1990

Margareta Winberg (s)

Marianne Ståhlberg (s)

Nils-Olof Gustafsson (s)